Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/26

PAŹDZIERNIK 2006

Wybierzmy naszych kolegów

– str. 3

Wielkie święto maszynistów

– str. 8–10

Rozbieżne stanowiska

Do chwili oddania numeru do druku zarządowi PKP CARGO S.A. i związkom zawodowym działającymi w tej spółce nie udało się dojść do porozumienia w sprawie podwyżek wynagrodzeń.

Na spotkaniu z udziałem mediatora 5 października rozpatrywano postulat strony związkowej, dotyczący podwyżki płac od 1 lipca br. o jeden szczebel w uposażeniu zasadniczym dla wszystkich zatrudnionych w PKP CARGO 1.07.06. Podczas mediacji pracodawcy zaproponowali jednak, aby „akcja podwyżek płac w PKP CARGO została przeprowadzona od 1 października 2006 roku w wynagrodzeniu zasadniczym o jeden szczebel, tj. 50 złotych plus pochodne od wynagrodzenia zasadniczego (pochodne zabezpieczone na szczeblu centrali), według stanu zatrudnienia na dzień 1.10.2006. W akcji podwyżek płac nie biorą udziału pracownicy, którzy w 2006 roku w sposób dowodny zostali ukarani. Preferencją należy objąć pracowników, którzy pozytywnie i wymiernie wpłynęli na wyniki ekonomiczne spółki, względnie wyróżnili się szczególną kreatywnością i dyspozycyjnością".

Ponieważ strona związkowa podtrzymała swoje stanowisko mediator zaproponował kompromis ustalając, że zarząd PKP CARGO S.A. wystąpi do rady nadzorczej spółki o akceptację na wdrożenie akcji awansowej w wynagrodzeniu zasadniczym na podstawie maksymalnego rocznego wskaźnika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia ujętego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 22 listopada 2005 r., tj. na poziomie 3,5 proc. Mediator zobowiązał się do zwołania w trybie pilnym posiedzenia rady nadzorczej Cargo. Ustalono również, że spotkanie kończące mediacje odbędzie się po podjęciu decyzji przez radę w dniu posiedzenia.

(wit)

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA
www.zzm.org.pl

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan
Layout: Elżbieta Górecka
Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków
Okładka: Poczty sztandarowe ZZM podczas obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Spale. Fot. R. Zarzecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Beneficial Kredyt POŻYCZKA GOTÓWKOWA DLA MASZYNISTÓW

CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ
- Decyzja kredytowa już w 2 godziny
- Minimum formalności
- Bez poręczycieli
- Wcześniejsza spłata pożyczki możliwa bez żadnych dodatkowych opłat
- Pożyczka bez wizyty w banku
- Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
- Pieniądze na dowolny cel
- Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki
- Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków

CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	6000 PLN	10 000 PLN	15 000 PLN	25 000 PLN
4 lata	184,26	307,09	460,64	767,74
3 lata	226,03	376,72	565,08	941,81
2 lata	311,04	518,40	777,60	1296,00
1 rok	569,05	948,42	1422,64	2371,06

Rzeczywista roczna stopa oprocentowania wyliczona od całkowitego kosztu pożyczki dla 10 000 zł na okres 48 miesięcy wynosi 22,57%.

KRYTERIA PRZYZNANIA POŻYCZKI
- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Okres kredytowania od 12 do 48 miesięcy
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę lub własna działalność gospodarcza
- Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 30 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSEK PRZEZ TELEFON! 0 801 88 99 77

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9.00 – 21.00, w niedzielę w godzinach 10.00–21.00
Koszt połączenia jest równy cenie jednego impulsu za połączenie lokalne. Możesz również zadzwonić pod numer (0-22) 314 01 50.

KOD PROMOCJI 35408

Wybierzmy naszych kolegów

W wyborach samorządowych 12 listopada o mandaty radnych ubiegać się będzie przynajmniej czterech przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Na listach Samoobrony RP znajdą się: Marek Kraska, Mieczysław Fyda, Andrzej Klimunt i Andrzej Heliński. Szczegółowe informacje na ten temat zamieścimy w kolejnym numerze „GM", po rejestracji komitetów i losowaniu list. Udział członków ZZM we władzach lokalnych jest niezwykle istotną sprawą, bo właśnie w samorządach zapada coraz więcej decyzji dotyczących organizacji przewozów w poszczególnych regionach. Dlatego gorąco zachęcamy do aktywnego wspierania naszych kandydatów, którzy znają z doświadczenia bolączki kolei i będą walczyć o jej rozwój oraz godnie reprezentować związek i kolejarską brać.

Wszystkich członków ZZM kandydujących w listopadowych wyborach zachęcamy, niezależnie od list z jakich startują, o nadsyłanie do redakcji „Głosu Maszynisty" krótkiej informacji zawierającej:

– imię, nazwisko oraz wiek,
– miejsce oraz stanowisko pracy,
– numer listy, okręgu etc.,
– elementy programu wyborczego (nie więcej niż 2–3 zdania),
– numer telefonu kontaktowego,
– chętnie zdjęcie legitymacyjne.

Powyższe informacje prosimy przesyłać najlepiej e-mailem na adres Biura Rady Krajowej (rkzzm@wp.pl) lub bezpośrednio do red. Rafała Zarzeckiego (razarz@wp.pl). Ze względu na harmonogram druku, muszą one trafić do nas najpóźniej do końca października. Zamierzamy je bowiem wykorzystać do promocji naszych kandydatów w listopadowym numerze „Głosu Maszynisty", który ukaże się jeszcze przed wyborami. ***(raz)***

Marek Kraska

Mieczysław Fyda

Andrzej Klimunt

Andrzej Heliński

Zawiedzione oczekiwania

Rządowej strategii, kwestiom emerytalnym oraz stawkom dostępu do infrastruktury kolejowe poświęcone było posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa 4 października br. Dyskusja była momentami bardzo burzliwa. Niestety, w szczególnie interesującej nasz związek kwestii pozbawiono nas jakichkolwiek złudzeń.

Spotkanie zapoczątkowała dyskusja o projekcie strategii. Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu **Mirosław Chaberek** przyznał, że największy problem w uzgodnieniach międzyresortowych sprawia kwestia oddłużenia kolei. Okazało się, że w tegorocznym budżecie nie znajdą się pieniądze na jednorazowe oddłużenie. Resort transportu zaproponował Ministerstwu Finansów (MF) inne rozwiązanie, które zostało zaaprobowane. Projekt zakłada oddłużenie Przewozów Regionalnych poprzez Fundusz Kolejowy, na którym gromadzone byłyby środki pochodzące z 20 proc. opłaty paliwowej, części akcyzy przeznaczonej na finansowanie transportu lądowego oraz kredytów i obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa. Sprzeciw Ministerstwa Finansów wzbudziła także propozycja stworzenia na bazie Grupy PKP podatkowej grupy podatkowej na kształt koncernu, holdingu.

Prezydent ZZM **Leszek Miętek** nie ukrywał, podobnie jak cała strona związkowa, rozczarowania z takiego obrotu sprawy. Przypomniał, że kolej od kilkunastu lat jest restrukturyzowana ze środków własnych, bez choćby złotówki z budżetu, a nawet finansowała świadczenia przedemerytalne dla odchodzących pracowników. Teraz także – jak zauważył – ma właściwie oddłużać się sama, bo udzielony kredyt będzie spłacała poprzez akcyzę i opłatę paliwową. – Poćwiartowano kolej, co było koszmarnym błędem, a teraz w swojej zachłanności resort finansów czyha nawet na pieniądze, które są skutkiem tej sytuacji – powiedział prezydent. Następnie zwrócił się z pytaniem do podsekretarza stanu w MF **Zbigniewa Dynaka** w jakim wymiarze Skarb Państwa finansuje rekompensaty za dostęp do autostrad i korzystanie z nich przez prywatnych przewoźników samochodowych. Niestety, do końca spotkania nie uzyskał dokładnej odpowiedzi.

Minister Dynak przyznał natomiast, że nie stać obecnie budżetu państwa na skierowanie bezpośrednio pieniędzy na oddłużenie kolei. Tłumaczył to m.in. ograniczeniami wynikającymi z przepisów unijnych, ale mało przekonująco. Napotkał się zresztą szybko z ripostą. Wiceprezydent ZZM **Krzysztof Ciećka** przypomniał, że kiedy górnicy wywalczyli rozwiązania emerytalne dla swojej grupy zawodowej owe przepisy również obowiązywały.

Zdaniem Dynaka, brakuje w Polsce rozwiązań prawnych, żeby stworzyć grupę podatkową, nie da się oszacować skutków dla budżetu, dlatego resort finansów nie jest gotowy do wprowadzenia takich koncepcji. – Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, by tworzyć nowe projekty i wdrażać w życie – polemizował prezes Związku Pracodawców Kolejowych **Krzysztof Mamiński**. – Chcielibyśmy na kolejnym spotkaniu usłyszeć konkretne rozwiązania prawne na ten temat – dodał.

Strona związkowa podkreślała ponadto, że samo nazewnictwo „oddłużenie" nie oddaje istoty sprawy. Przewozy Regionalne długu bowiem nie zaciągnęły, lecz powstał on wskutek nie realizowania zobowiązań spółki wobec dostawców towarów i usług wynikających z braku dofinansowania przez państwo tych przewozów. Podkreślali, że całe lata słychać tylko, że budżetu nie stać na wsparcie kolei, a przez upór przedstawicieli Ministerstwa Finansów grozi nam komunikacyjny paraliż.

Jeszcze więcej emocji towarzyszyło dyskusji o emeryturach. Prezydent ZZM zwrócił się z propozycją wprowadzenia rozwiązań umożliwiających przejście na wcześniejsze emerytury pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (mężczyźni – po 40 latach , kobiety – po 35, z przelicznikiem 14 miesięcy za rok pracy). We wniosku postulowano zastosowanie, przejściowo do 2010 roku, rozwiązań na wzór art. 47 Ustawy o restrukturyzacji PKP.

Wszystkich zmroziła jednak odpowiedź **Teresy Guzels**, dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Jej zdaniem nie ma możliwości wcielenia w życie takich przepisów, bo obowiązywały przed reformą ubezpieczeń społecznych. – Reforma spowodowała ścisły związek między płaconą składką a świadczeniem i na żadne inne elementy nie ma miejsca.

Spotkania z prezydentami

Przedstawiciele prezydium ZZM zainaugurowali cykl wyjazdowych spotkań z członkami związku. Omawiane na nich będą bieżące sprawy, kwestie związane z rządową strategią etc. *Chcemy dotrzeć do wszystkich członków związku, więc zależy nam, aby na spotkania przyszło dużo ludzi* – powiedział **Leszek Miętek,** prezydent ZZM.

Pierwsze odbyło się 6 października w Olsztynie, kolejne odbędą się 17 października w Białymstoku i Suwałkach oraz 6 listopada w Grodzisku Mazowieckim.

Szczegółowy terminarz będziemy drukować w „Głosie Maszynisty". ***(r)***

Kolejarze będą skazani na te same przepisy co inni. Reforma spowodowała wydłużenie aktywności zawodowej, a nie jej skracanie. Dlatego też rząd nie wystąpi z żadną inicjatywą zmierzającą do jakichkolwiek rozwiązań burzących zasady reformy emerytalnej. Nawet mi do głowy nie przyszło, żeby była inna opinia resortu na temat wcześniejszych emerytur – powiedziała nad wyraz dobitnie dyrektor Guzels. Jej zdaniem wszystkie rozwiązania związane z wcześniejszymi emeryturami są kosztowne. Poinformowała ponadto, że rząd przygotowuje własny projekt ustawy o emeryturach pomostowych.

Strona związkowa mimo wszystko dziękowała za jasne stanowisko, bo rozwiało wszelkie złudzenia, że bez protestów uda się rozwiązać tę kwestię. Prezydent Miętek przypomniał, że decyzje w sprawie emerytur górniczych także zapadały już po nowelizacji systemu emerytalnego. – Metody dochodzenia do tych rozwiązań tej grupy były widać skuteczniejsze niż nasze. Dziękuję za wyraźną wskazówkę jak mają do nich dążyć kolejarze – powiedział prezydent.

Rozczarowania nie krył także wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurny Ruchu PKP **Jerzy Oleszak**. – Nawet nie przedstawiliście Państwo argumentów, dlaczego rząd się tym nie zajmie, nie policzyliście kosztów i ilu dotyczy to ludzi. Proszę nie mówić, że budżet nie ma środków. To nas nie przekonuje, bo rząd przeznacza pieniądze na tworzenie nowych urzędów i dzieli ministerstwa, by zaspokoić koalicjantów. Na inny aspekt zwrócił uwagę szef ZZDR PKP **Aleksander Motyka**. – Kolejarzy odpowiadających za bezpieczeństwo obowiązują wymogi zdrowotne i psycho–fizyczne. Jaka jest alternatywa dla ludzi, których po badaniach okresowych lekarz odsunie od pracy ze względu na stan zdrowia? – spytał m.in. prezesa Mamińskiego.

Ten z kolei zaskoczył zebranych: – Proponują Państwo odepchnięcie problemu: niech rząd najlepiej da emerytury – powiedział, wprawiając w osłupienie stronę związkową. – Szukajmy rozwiązania, aby utrata zdolności do wykonywania pracy nie była jedynym powodem wystarczającym do rozstania się z pracownikiem. Proponują Państwo emeryturę, a wszyscy wiemy, że stanowi ona jedynie 58 proc. wynagrodzenia – dodał. Strony wspólnie ustaliły powołanie trójstronnego zespołu, który rozważy możliwość wprowadzenia urlopów kolejowych w wysokości przyszłej emerytury dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu borykających się ze zdrowiem.

W dalszej części dyskutowano o projekcie stawek dostępu do infrastruktury, który był opiniowany przez UTK. Zakłada, że stawki dostępu w przewozach pasażerskich i kombinowanych spadną ogółem o ok. 6 procent, ale wzrosną o ok. 2 procent w przewozach towarowych. – Dla PKP CARGO oznacza to większe o 4,58 proc. koszty – mówił członek zarządu tej spółki **Witold Bawor**. Nowością jest opłata za jazdę pociągiem towarowym luzem oraz rezerwacyjna dla przewoźników w wysokości 25 procent stawki podstawowej, ponoszona za nie wykorzystanie trasy. Uwzględnienie kosztów dodatkowych, w tym związanych z opłatą za usługi dodatkowe podnosi koszty PKP CARGO o prawie 9 procent, a uwzględniając koszty rezerwacji – o prawie 15 procent. W chwili zamknięcia numeru nie było wiadomo, jaki będzie los projektu, zwłaszcza, że przedstawiciele strony związkowej zwracali uwagę na fakt nie dotrzymania ustawowych terminów. ***(R)***

Prokurator wyjaśni (2)

Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zbąszynku zawiadomił Prokuraturę Rejonową w Świebodzinie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z – jak napisano we wniosku – rabunkowym zbywaniem majątku Skarbu Państwa w Zakładzie Taboru w Zbąszynku. Według tamtejszych związkowców, kontrahent zdemontował tam zabytkową obrotnicę, która została potem pocięta na złom. Zdaniem MZZM, dysponent majątkiem narodowym powinien podejmować wszelkie kroki, by chronić dorobek wielu pokoleń polskich kolejarzy.

Miesiąc wcześniej z podobnym wnioskiem, dotyczącym majątku po byłej Lokomotywowni Pozaklasowej w Piotrkowie Trybunalskim wystąpiło tamtejsze Koło ZZM ***(L)***

Poprawa warunków pracy

Wspólnie z zarządem PKP CARGO S.A. ustalono warunki, jakie powinny być spełnione w: pomieszczeniach krótkiego wypoczynku dla pracowników drużyn trakcyjnych i w kabinie maszynisty oraz specyfikację czynności oraz czasów przyjęcia i zdania pojazdu. Pod dokumentem podpisali się 26 września br. członek zarządu spółki – dyrektor ds. eksploatacji Witold Bawor oraz prezydent ZZM Leszek Miętek. Poniżej przedstawiamy załączniki do protokołu. Postanowienia załącznika nr 1 pracodawca zobowiązał się wprowadzić do 25 listopada br., załącznika nr 2 – do końca 2006 r., zaś załącznika nr 3 – wprowadzi do harmonogramów pracy z chwilą wdrożenia nowego rozkładu jazdy 2006/07, z tym, że komisyjne badanie chronometrażu czynności na poszczególnych seriach pojazdów do 30 listopada br.

ZAŁĄCZNIK Nr 1
do Protokołu ustaleń z dnia 26.09.2006 r.

Pomieszczenia krótkiego oczekiwania drużyn trakcyjnych winny spełniać następując warunki.

1. Cel:
   a. odpowiednio zlokalizowane i wyposażone pomieszczenia przeznaczone są dla pracowników drużyn trakcyjnych, w czasie zmiany roboczej poza czasem jazdy pasażerem i wykonywaniem czynności na pojazdach trakcyjnych.
2. Lokalizacja:
   a. pomieszczenia znajdują się w miejscowościach, w których:
      – jest siedziba zakładu,
      – jest siedziba sekcji,
      – jest siedziba gniazda drużyn,
      – znajduje się miejsce zmiany drużyn trakcyjnych.
   b. pomieszczenia winny być zlokalizowane nie dalej niż 500 m od miejsca zdania i przyjęcia pojazdu.
   c. określona droga dojścia do pomieszczeń powinna być bezpieczna i odpowiednio oświetlona w porze nocnej.
3. Kubatura i powierzchnia:
   a. powierzchnia pomieszczenia nie może być mniejsza niż 16 m^2
   b. na jedną osobę powinno przypadać minimum 2 m^2 powierzchni wolnej,
   c. kubatura pomieszczenia - minimum 13 m^3 na osobę,
   d. wielkość pomieszczeń oraz wyposażenie musi odpowiadać maksymalnej, planowanej liczbie przebywających tam pracowników.
4. Oświetlenie i ogrzewanie:
   a. pomieszczenie powinno mieć światło dzienne i elektryczne o natężeniu odpowiadającym PN,
   b. pomieszczenie powinno być bezpiecznie, ogrzewane i mieć możliwość przewietrzania.
5. Warunki sanitarne:
   a. przebywający w pomieszczeniach muszą mieć swobodny dostęp do WC, umywalki,
   b. kabiny prysznicowej tam, gdzie istnieje techniczna możliwość.
6. Wyposażenie pomieszczeń:
   a. stoły i miejsca do siedzenia,
   b. leżanki pokryte dermą
   c. dostęp do wody zdatnej do picia,
   d. możliwość gotowania wody (czajnik),
   e. możliwość podgrzania posiłku (kuchenka mikrofalowa),
   f. odpowiednie naczynia,
   g. środki czystości,
   h. wieszak na ubrania,
   i. dostęp do apteczki,
   j. telefon,
   k. teczka zarządzeń i poprawki do WRJ i WOS.

Za PKP CARGO S.A. Za ZZM

ZAŁĄCZNIK Nr 2
do Protokołu ustaleń z dnia 26.09.2006 r.

Wyposażenie i stan kabiny maszynisty winny spełniać następujące warunki:

1. Cel: zapewnienie odpowiednich warunków pracy drużynom trakcyjnym w kabinie maszynisty winno spełniać wymogi bhp oraz zapewnić pełne bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2. Wyposażenie i czynności wykonywane we własnym zakresie przez Zakłady Taboru w czasie przeglądów okresowych:
   a. uzupełnienie przysłon przeciwsłonecznych na szybach czołowych i bocznych,
   b. uzupełnienie wentylatorków w kabinie maszynisty,
   c. uzupełnienie kuchenek elektrycznych i wyposażenie w czajnik,
   d. naprawa uszkodzonych umywalek,
   e. uszczelnienie drzwi i okien kabin,
   f. wymiana piór wycieraczek okien czołowych,
   g. uzupełnienie oświetlenia kabin (właściwa moc żarówek), przyrządów pomiarowych szybkościomierza i pulpitu rozkładu jazdy,
   h. uzupełnienie wsporników i luster bocznych w lokomotywach do obsługi ruchu pasażerskiego,
   i. uzupełnienie grzejników nóg przy siedzisku maszynisty,
   j. naprawa lub wymiana termostatów, k. w czasie każdego PK mycie:
      – zewnętrzne szyb czołowych i bocznych,
      – reflektorów,
      – luster bocznych,
      – pulpitu sterowniczego,
      – zamiatanie kabiny,
      – uzupełnienie wody w umywalkach,

I. w czasie każdego PO mycie:
   – zewnątrz i wewnątrz szyb czołowych i bocznych,
   – reflektorów, luster reflektorów,
   – luster bocznych,
   – gruntowne mycie ścian, sufitów, pulpitów i podłóg kabin, kloszy lamp oświetlenia kabin, szafek w kabinach maszynisty
   – uzupełnienie wody w umywalkach.

3. Pracodawca zobowiązuje się w terminie do końca listopada 2006 roku przedstawić do konsultacji program kompleksowej modernizacji poszczególnych serii lokomotyw.

Za PKP CARGO S.A. Za ZZM

ZAŁĄCZNIK Nr 3
do Protokołu ustaleń z dnia 26.09.2006 r.

W celu zapewnienia pełnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego ustala się następujące zasady przy określaniu czasów na czynności w czasie przyjęcia i zdania pojazdu.

1. Łączny czas przyjęcia i zdania składa się z czasów t1, t2 i t3.
2. Czas t1 obejmuje czynności administracyjne od zgłoszenia się u dyspozytora, zapoznanie się z zarządzeniami i poprawkami do WRJ i WOS, opisanie taśmy szybkościomierza, drogę dojścia do i od pojazdu, sprawdzenie lub zapisanie naprawy do książki napraw pojazdu.
3. Czas t2 obejmuje czynności, jakie dokonuje drużyna trakcyjna w czasie przyjęcia i zdania pojazdu trakcyjnego zgodnie z instrukcją Ct-1 i Ct-2:
   a) na każdą czynność musi być przewidziana odpowiednia ilość czasu – zgodnie z chronometrażem,
   b) suma czasów poszczególnych czynności określa łączny czas na przyjęcie i zdanie pojazdu,
   c) w przypadku ograniczenia czasów przyjęcia i zdania pojazdu przez drużynę trakcyjną należy bezwzględnie wskazać, których czynności nie dokonuje drużyna trakcyjna i kto dokonuje ich w zamian.
4. Czas t3 obejmuje czas na dojazd do i od punktu kontrolnego.
5. Czas objęcia i zdania pojazdów trakcyjnych poszczególnych serii ustali się jednakowo na szczeblu Spółki poprzez komisyjne zbadanie czasów poszczególnych czynności wynikających z instrukcji a czasy t1 i t3 ustalone zostaną na szczeblu poszczególnych Zakładów Taboru z uwzględnieniem warunków lokalnych.
6. Badanie czasów poszczególnych czynności dokona komisja złożona z:
   – na szczeblu Centrali Spółki – z przedstawicieli Wydziału Eksploatacji Taboru i wyznaczonych przedstawicieli ZZM,
   – na szczeblu Zakładu Taboru – z przedstawicieli Działu Eksploatacji Taboru i wyznaczonych przedstawicieli ZZM.

Za PKP CARGO S.A.

Za ZZM

Poczty sztandarowe prezentowały się okazale.

Moment święcenia sztandaru ZZM w Toruniu.

Msza św. odbyła się w kościele polowym.

Wielkie świę

Blisko 600 osób uczestniczyło w ogólnopolsk odbyły się w dniach 14–16 września br. w Spa oraz religijnych. Jak na prawdziwe święto prz zy wzięli na siebie tym razem związkowcy z ł

O tym, że sprostali zadaniu świadczyć choćby zadowolone twarze wyjeżdżających gości. Ale po kolei... Pierwsi uczestnicy zaczęli zjeżdżać do ośrodka „Zacisze" spółki Natura Tour przed południem 14 września. Po południu niemal „z marszu" mieli okazje spędzić miło czas przy wspólnym grillu oraz zademonstrować swoje umiejętności wokalne podczas imprezy karaoke. Chętnych nie brakowało, bo śpiewać w końcu każdy może, więc atmosfera była z każdą minutą coraz lepsza. Prawdziwy kunszt zademonstrowała wszechstronnie – jak się okazuje – utalentowana Joanna Borowy z Biura Rady Krajowej ZZM. Międzynarodową karierę wróżyli jej prezydenci związków maszynistów z Czech i Słowacji: Petr Čechak i Milan Hostak.

Główne uroczystości odbyły się następnego dnia. Zainaugurowało je nabożeń oraz cał re przyb we. W d prowad Krajowy warzysz W swoi ceniu go nisty, ze Wspom Jana Pa gospoda i normy który je człowie musi by – Idea oznacza dzinę p jąć znow czenia

Prezydent Leszek Miętek gratulował odznaczonym maszynistom. Odznaki wręczał wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Jan Bestry...

eto maszynistów

ich obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego, które ale. Zgodnie z tradycją, nie zabrakło akcentów patriotycznych ystało huczna była też zabawa. Trudy organizacji tak dużej impre- Łodzi – ZZM w tamtejszym Zakładzie Taboru i ZZMK w Łodzi.

ństwo w intencji maszynistów łej kolejarskiej rodziny, na któ- były licznie poczty sztandaro- drewnianym kościele polowym ził je ks. Ryszard Marciniak, y Animator Katolickiego Sto- zenia Kolejarzy Polskich. m kazaniu mówił o przywró- odności i szacunku dla maszy- względu na jego ciężką pracę. inał m.in. nauczanie papieża wła II: – W różnych zadaniach arczych liczą się wskaźniki , a gdzieś gubi się człowiek, st najważniejszy. Człowiek dla ka nie może być towarem, ale ć podmiotem – przypominał. solidarności międzyludzkiej a, że tworzymy wspólnotę, ro- olskich kolejarzy. Należy pod- wu prace nad pracą, bo zniszduchowe i moralne dotykają nas wszystkich. W relacjach ludzkich, w tym zawodowych, bliskość drugiego człowieka musi być obecna. Bardzo przeżywam sytuacje, gdy się go nie szanuje i zwalnia za pomocą faksu. To nie jest ta idea! – powiedział ks. Marciniak. Pod koniec mszy poświęcił również sztandar ZZM w Toruniu.

Uroczystą akademię w sali konferencyjnej ośrodka rozpoczął wiceprezydent Krzysztof Ciećka, który przybliżył zebranym historię kolei na ziemiach polskich oraz samego ZZM. Potem przemawiali zaproszeni goście, w tym ówczesny wicepremier Andrzej Lepper, wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Jan Bestry, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Mirosław Chaberek,

dokończenie na str. 10

...oraz podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Mirosław Chaberek.

Zaproszeni goście podczas akademii...

i na „parkiecie".

Wielkie święto maszynistów

dokończenie ze str. 9

kierownictwo kolejowych spółek, przedstawiciele innych organizacji związkowych. Prezydent Leszek Miętek życzył wszystkim maszynistom, zarówno obecnym tego dnia w Spale, jak i pełniącym wtedy służbę, aby praca przynosiła pełną satysfakcję i przeświadczenie, że służy rozwojowi firmy oraz dawała godne i stabilne warunki utrzymania rodziny. W dalszej części 42 członków ZZM uhonorowano odznaczeniami państwowymi i resortowymi. Akademię zwieńczył występ kabaretu.

Część stricte rozrywkowa stanowiła wieczorna biesiada. Do śpiewu i tańca znane przeboje przygrywał zespół Clezmers. Wiele emocji dostarczyły również atrakcje sportowo-sprawnościowe. Można było powspinać się na ściance, wcielić się w kowboja i spróbować swoich sił na byku w rodeo, a nawet powalczyć w... sumo. Niejako na deser, przy dźwiękach muzyki odbył się fantastyczny pokaz laserów, pozostający na długo w pamięci tej udanej imprezy.

(raz)

Fot. G. Moc, autor

P.S. Prezes zarządu PKP CARGO S.A. wyróżnił w Spale członka ZZM Mirosława Cieślaka za wzorową postawę.

Nie brakowało chętnych do walki w sumo...

...również rodeo cieszyło się wielkim powodzeniem.

Karaoke: cała Spała śpiewa z nami!

Organizatorzy znaleźli czas na zabawę.

Zgoda buduje!

Człowiekowi na ratunek

Nasz kolega uratował życie potrąconej przez pociąg kobiecie. Zdarzenie, jakie niedawno przytrafiło się starszemu maszyniście Józefowi Grenckowskiemu, członkowi ZZM w Zajączkowie Tczewskim, uczy jak należy zachować się w niespodziewanych sytuacjach.

Kolega Grenckowski prowadził 22 sierpnia br. nocą pociąg towarowy nr 5891. Jazda była spokojna, planowa i nic nie zapowiadało późniejszych, dramatycznych wydarzeń. Mijając przystanek osobowy Głuszczyce Pomorskie maszynista nagle spostrzegł na nasypie kolejowym leżącego, ledwo poruszającego się człowieka. Nie zastanawiając się ani sekundy powoduje hamowanie nagłe pociągu, jednocześnie podając sygnał dźwiękowy „baczność". Niestety, droga hamowania jest dość długa, więc skład zatrzymuje się ok. 35 metrów za miejscem, gdzie leżała poszkodowana osoba. Podczas jej mijania, nasz kolega zauważa, że poszkodowaną jest kobieta. Spostrzega rozszarpane, obficie krwawiące lewe podudzie ofiary. Dalej wszystko już dzieje się błyskawicznie.

Niczym automat

Drogą radiową maszynista szybko powiadamia dyżurnego ruchu stacji Damnica o wypadku i konieczności wezwania pogotowia ratunkowego, określa kilometraż i drogę dojazdu. Jednocześnie niezwłocznie przystępuje do udzielenia rannej pierwszej pomocy. Po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu go przed zbiegnięciem bierze z lokomotywy grzałkę elektryczną, z której nożem odcina wtyczkę. Przewód z grzałki posłuży za opaskę uciskową, którą Józef Grenckowski tamuje krwotok z podudzia kobiety. Działa automatycznie, niczym zaprogramowany, a później sam dziwi się swojej przytomności umysłu, dzięki której udało się uratować ludzkie życie.

Po założeniu opaski przynosi jeszcze poszkodowanej wodę, z pustej butelki owiniętej gazetami formuje poduszkę, którą kładzie pod jej głowę. Kobieta, choć bardzo osłabiona dużym ubytkiem krwi, mimo szoku zachowuje przytomność i odpowiada na pytania. Okazuje się, że jechała pociągiem osobowym, ale nie wie, jak znalazła się na torach w pobliżu przystanku. Jest bezdomna, nie miała dokąd pójść i błąkała się idąc wzdłuż torów, gdzie upadła. Więcej niestety nie pamięta.

Raz na 30 lat

Tymczasem po ok. 12 minutach od zgłoszenia przyjeżdża pogotowie ratunkowe, policja, służby SOK i fotograf. Lekarka pogotowia dziękuję Józefowi Grenckowskiemu za pierwszą pomoc, bo – jak powiedziała - gdyby nie jego działania poszkodowana niechybnie zmarłaby z wykrwawienia. Po zakończeniu czynności służbowych policji kolega Grenckowski otrzymuje zgodę na dalszą jazdę, doprowadza już bez żadnych przeszkód pociąg do Słupska, potem wraca „pasażerem" do Tczewa.

Niecodzienną służbę będzie zapewne pamiętać do końca życia, bo taka historia przytrafiła mu się pierwszy raz podczas 30-letniej pracy w drużynach. Należy do naszych najbardziej doświadczonych maszynistów. Posiada trzy prawa kierowania: na parowóz, lokomotywy spalinowe i elektryczne łącznie z ezt. Od początku związany z lokomotywownią Zajączkowo Tczewskie, członek ZZM od 1989 roku.

Zapewne wielu z nas zachowałoby się podobnie jak on, inni może straciliby zimną krew lub reagowali mniej zdecydowanie. Bez wątpienia każdy z nas, prowadzących pociągi, może znaleźć się w podobnej sytuacji. Zatrzymanie pociągu wiąże się przecież z pewnym ryzykiem, a w mgnieniu oka trudno ocenić czy na przytorzu leży człowiek, zwierzyna, czy też trzepocze zwykły papier lub folia. Nasz kolega jednak nie bał się odpowiedzialności. Nie zawahał się ani chwili i uratował to, co najcenniejsze – ludzkie życie.

Adam Murawski

Józef Grenckowski za pulpitem. *Fot. archiwum*

Bezpieczeństwo priorytetem

Po długim oczekiwaniu otrzymaliśmy niedawno list z UTK, będący zapewne w zamierzeniu odpowiedzią na nasze wcześniejsze pisma, m.in. KO ZZM/6/07/2006 z 27 lipca br. Trudno oprzeć się wrażeniu, że nasze obawy, wynikające z ogólnodostępnych informacji zostały jednak nieco zbagatelizowane.

Przesłana do UTK publikacja o wynikach kontroli stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym w 2003 roku, przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy jest bardzo niepokojąca. Według opiniotwórczej prasy, stopień usuwania usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów oraz wymiany szyn, które zakwalifikowano w kartach badań dedeskopowych był znikomy. Dotyczyło to 1358 urządzeń spośród 3353 skontrolowanych. Oprócz tego stosowano nielegalizowane przekaźniki eksploatowane na posterunkach ruchu w kontenerach, szafach sterowniczych. Do natychmiastowej wymiany było ok. 52 tys. urządzeń i przekaźników spośród 134 tys. sprawdzonych. Przeprowadzoną kontrolę w tym okresie potwierdza pismo, które otrzymaliśmy od głównego inspektora pracy w czerwcu 2005 roku. Tym bardziej nie można przejść obojętnie obok jej wyników.

Drugi przekazany do Urzędu dokument opisywał fatalny stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rozjazdów i torów. Otrzymaliśmy go w lipcu 2005 roku z PKP S.A. – zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Czytamy w nim m.in., że „w 2003 r. stan 7,8 proc. urządzeń stacyjnych, 23,8 proc. torów i 21,6 proc. rozjazdów ocenianych jest jako dobry". W raporcie za 2004 rok dobry stan był odpowiednio: dla 5,5 proc. urządzeń stacyjnych, 24,8 proc. torów i 21,6 proc. rozjazdów. Nic więc dziwnego, że w „Raporcie o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Grupie PKP – 2004 rok" z maja 2005 roku oceniono, iż „stan techniczny infrastruktury, ważny czynnik bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pogarsza się". Dla wielu kolejarzy, jest to zjawisko niepokojące, będące powodem do obaw.

Przedstawiciele UTK poinformowali nas wprawdzie, że wraz z PKP PLK podjęli działania zapobiegawcze, m.in. poprzez ograniczanie prędkości pociągów. Zapewne wydatnie zmniejszą one zagrożenie, ale bez wątpienia nie poprawią stanu urządzeń srk, rozjazdów bądź torów.

Swego czasu wspólnie z obecnym prezesem UTK z dobrym skutkiem przeciwstawialiśmy się próbom wprowadzenia do eksploatacji wadliwie działającego systemu KHP (kontrolne hamowanie pociągu). Dlatego aż trudno uwierzyć, że mógł zaakceptować treść odpowiedzi udzielonej nam przez dyrektora departamentu w jego imieniu.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Minister transportu potwierdził słuszność naszych spostrzeżeń w sprawie aktualności przepisów wewnętrznych m.in. w PKP PLK (pisaliśmy o tym w poprzednich numerach), co znalazło wyraz w zmianie treści par. 177 Rozporządzenia Min. Transportu z 18 września 2006 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Przyjaciele śląskich kolejarzy

Wiesław Jarosiewicz – prezes UTK, Stanisław Gajos – prezes Katowickiego Holdingu Węglowego oraz Czesław Sikorski – szef Koksowni Zdzieszowice, zostali laureatami drugiej edycji nagrody „Przyjaciel Kolejarzy Śląska" i otrzymali statuetki wykonane własnoręcznie przez śląskich kolejarzy.

– *U prezesa Jaroszewicza doceniliśmy dbałość o bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, a u prezesów Gajosa i Sikorskiego preferowanie kolei jako ekologicznego środka transportu* – wyjaśnia **Piotr Broj**, przewodniczący kapituły. Statuetki otrzymali także wyróżnieni pracownicy wszystkich 7 śląskich zakładów PKP CARGO: **Henryk Grymel** (CM Katowice), **Grzegorz Trybuszewski** (CM Łazy), **Krzysztof Sekuła** (CM Czechowice Dziedzice), **Marian Pieczak** (CZ Tarnowskie Góry), **Barbara Domagała** (CZ Rybnik), **Władysław Krysta** (CZ Czechowice Dziedzice) i **Czesława Czapla** (CZ Jaworzno Szczakowa).

Pomysłodawcami wyróżnień są śląscy kolejowi działacze związkowi: **Jarosław Ślepaczuk**, **Stanisław Kocoń**, **Jan Opiełka** i **Ryszard Lach**, a także Piotr Broj, prezes Stowarzyszenia na Rzecz Zdrowia i Wypoczynku Kolejarzy i Ich Rodzin w Katowicach. Celem jest uhonorowanie polityków, działaczy regionalnych lub instytucji przyjaznych kolei, dbających o jej rozwój, promujących usługi kolejowe i ich zalety. Patronem honorowym jest prezes PKP CARGO SA.

Tekst i fot.
Janusz Mincewicz

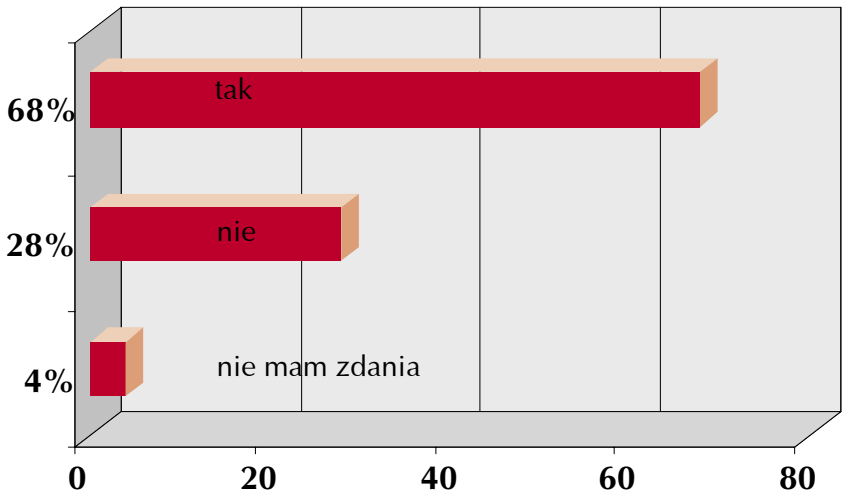
Pod semaforem

Zarząd PKP CARGO S.A. za podpisanie umowy ze Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce w sprawie warunków pracy maszynistów. Dzięki temu w najbliższym czasie można się spodziewać znaczącej ich poprawy.

Teresa Guzels, dyrektor departamentu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej za odrzucenie projektu prezydenta ZZM dotyczącego wcześniejszych emerytur dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

SONDA

Czy Związek powinien wystawić swoich przedstawicieli w wyborach samorządowych?



Źródło: www.zzm.org.pl

Koledze

Bogusławowi Sady

wiceprezydentowi ZZM
wyrazy głębokiego współczucia
i żalu
z powodu śmierci

MATKI

składa
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce

Dyrekcji CM Skarżysko, ZZM, wszystkim koleżankom, kolegom, znajomym oraz sąsiadom

dziękujemy
za okazaną pomoc
i współczucie
po śmierci ukochanego

ZYGMUNTA HERMANA

Rodzina

Boczny tor

Judaszowe srebrniki

Wydawać by się mogło, że interes PKP jest dla osób mieniących się jej sympatykami i dobrze jej życzących, nie wspominając już o wszystkich pracownikach firmy, najważniejszy. Nic bardziej błędnego. W rzeczywistości można bowiem prawić innym morały, wynosić werbalnie na piedestał interes Grupy PKP, a po cichu wspierać... działania konkurencji. Tak jak na przykład czyni to dwutygodnik Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność „Wolna Droga".

W numerze 19 z 15 września br. oraz na stronie internetowej pisma ukazało się blisko półstronicowe ogłoszenie. Nie chce mi się jakoś wierzyć, żeby redakcja „Wolnej Drogi" rozdawała takie prezenty, więc można domniemywać, że jest ono płatne. Dotyczy zaś naboru do pracy maszynistów oraz pomocników maszynistów w prywatnej firmie (pozwolę sobie pominąć jej nazwę).

Co to faktycznie oznacza, wszyscy wiemy. Niewielu znajdzie się naiwnych uważających, że prywatna konkurencja przejmie część przewozów samochodowych. Jej pojawienie się oznacza kłopoty dla PKP CARGO i zapewne utratę przez tę spółkę jakiegoś istotnego segmentu rynku. W konsekwencji wielu jej pracowników może stracić pracę. Idąc tym tropem dalej, problemy PKP CARGO – ujmując rzecz delikatnie – nie najlepiej wróżą całej Grupie PKP.

Nie wiem, czy redakcja „Wolnej Drogi" uwzględniła taki scenariusz w swoich rachubach. Wypada wierzyć, że rozważała wszystkie za i przeciw przed publikacją ogłoszenia. W trudnych czasach wszędzie znajdą się tacy, którym „pieniądze nie śmierdzą". Nawet jeśli są to srebrniki.

uprzejmypan@interia.pl

Fraszki Jerzego Szulca

Racjonalizator
Z pułapki na myszy idiota
zrobił pułapkę na kota.

Ćwierkanie
Raz przewiercić
ćwierć ćwieka chciał ćwieczek
a ćwok ćwikłę
chciał ćpać na ćwierćwiecze.

Miss
Super
kuper.

Skrucha
Są dwa zasadnicze
rodzaje spowiedzi
po jednej się klęczy,
po drugiej się siedzi.

Kompletne zero
To ja – rzekło zero
– ustalam porządki
dzięki mnie
jednostki trafiają w dziesiątki.

Mądrość
Gdy się nieuchronna
zbliża katastrofa
słuchaj kaskadera,
a nie filozofa.

Kryzys zaufania
By przypieczętować
swoją wielkość, władza
często z braku laku,
wielki kit nam wsadza.

Depresja
Nie tak łatwo teraz
wyleziemy z dołka
jedni bronią stołu,
drudzy bronią stołka.

Ograniczenia
Zakuta pała
dużo nie zdziała.

Progi i bariery
Przed progiem – wino,
kobiety i śpiew
za progiem – wina,
zła baba i gniew.

Lekarstwo
By pozbyć się tremy,
jak świnia chlał Klemens
i już tremy nie ma...
ma delirium tremens.

Kącik filatelistyczny

Z okazji przypadającego w tym roku jubileuszu 150-lecia kolei w Tarnowie Centrum Sieci Pocztowej OR w Krakowie wydało piękną beznominałową kartkę.

Widnieje na niej zabytkowy dworzec kolejowy w Tarnowie oraz parowóz - pomnik Ol 49 72. Warto dodać, że ruch kolejowy na linii tarnowsko-leluchowskiej uroczyście otwarto 18 sierpnia 1876 r., a całe prace na 150 km odcinku łączącym Tarnów z Orłowem trwały tylko 3 lata. Obecnie nawet przy zastosowaniu ciężkiego zmechanizowanego sprzętu wydaje się to nie do osiągnięcia. Pamiętajmy zaś, że wówczas pracowano takimi narzędziami jak: łopata, oskar, łom, kilof, taczka i laska dynamitu do kruszenia skał, szczególnie podczas drążenia tunelu w Żegiestowie. Dzisiaj tylko można pozazdrościć takiej wydajności pracy. ***(amur)***

H^{OO}MOR KOLEJOWY

Widząc zbliżającego się konduktora młodzieniec wyskakuje ze stojącego na stacji pociągu i zaczyna uciekać. Konduktor wyskakuje za nim, po chwili dogania go i zziajany pyta:

– Uciekałeś, bo nie miałeś biletu?

– Tak ! Ale biegłem do domu po pieniądze...

***

Trzej kolejarze spotykają się po latach. Wchodzą do knajpy, żeby porozmawiać i napić się czegoś mocniejszego.

– Barman! Trzy szybkie, elektryczne!

Potem zamawiają jeszcze „trzy spalinowe", a na końcu „trzy parowe". Po godzinie, wychodząc z knajpy chwiejnym krokiem, któryś stwierdza:

– Gdybyśmy najpierw zamówili parowe, potem spalinowe, a na końcu elektryczne, już dawno bylibyśmy w domu...

wybrane ze strony http://dowcipy.smieszne.pl/

Grupa Compensa
Compensa należy do najszybciej rozwijających się grup ubezpieczeniowych w Polsce. W skład grupy wchodzi Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A. oraz Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. Obie Spółki współdziałają ze sobą tak, aby oferować naszym Klientom pełny zakres ubezpieczeń.

Grupa Compensa oferuje kompleksową i w pełni profesjonalną obsługę w zakresie ubezpieczeń majątkowych i osobowych oraz ubezpieczeń na życie.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A. w swojej ofercie posiada ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe, osobowe i ubezpieczenie zdrowotne.
Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. w swojej ofercie posiada indywidualne ubezpieczenia na życie oraz grupowe ubezpieczenia na życie.

Dzięki rosnącemu zaufaniu klientów z roku na rok przybywa osób i firm, które swoją przyszłość i bezpieczeństwo finansowe powierzają Grupie Compensa. O sile i stabilności towarzystw Grupy Compensa świadczy także wysokość ich kapitałów akcyjnych, które należą do najwyższych na polskim rynku ubezpieczeniowym.

Compensa należy do Vienna Insurance Group.

Austriacka precyzja
Vienna Insurance Group jest wiodącą austriacką grupą ubezpieczeniową w Europie Środkowo — Wschodniej. Jej silne zaplecze finansowe stanowi Wiener Städtische. Agencja Standard & Poor's oszacowała rating finansowy Wiener Städtische na poziomie „A+" ze stabilną pozycją. Poza Austrią grupa jest obecna na terenie: Białorusi, Bułgarii, Chorwacji, Republiki Czech, Niemiec, Węgier, Lichtensteinu, Polski, Rumunii, Serbii i Czarnogóry, Słowacji oraz Ukrainy. We Włoszech i na Słowenii działają oddziały Wiener Städtische. W Austrii do Grupy należą Donau Versicherung, Bank Austria Creditanstalt Versicherung i Union Versicherung.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.
Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.
Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa, Compensa Kontakt: 0 801 120 000
www.compensa.pl

Member of Vienna Insurance Group

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

Nasze sztandary

ZZM w CM Kraków

Ufundowany przez członków tej organizacji zakładowej sztandar został wykonany przez siostrę zakonną jednego z podkrakowskich klasztorów. Uroczyście poświęcono go 9 września br. podczas IV Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie-Łagiewnikach. Poczet tworzyli wówczas: **Marek Wojas** (chorąży) oraz **Marek Kania** i **Stanisław Tatara,** projektodawca sztandaru.

(L)

Biuro Podróży NATURA tour

oraz SKOK NIKE

ZAPRASZAJĄ NA:

- wczasy letnie i zimowe
- obozy dla młodzieży i dzieci
- imprezy
- szkolenia
- konferencje

Wszystko to możesz sfinansować
dzięki preferencyjnej pożyczce SKOK „Nike"

Szczegóły oferty
w punktach kasowych SKOK „Nike"
i Biurze Podróży „Natura Tour"

SKOK „Nike"

Warszawa, tel. (0-22) 357 53 75, 652 02 52
Legionowo, tel. (0-22) 772 82 72
Radom, tel. (0-48) 364 00 70
Bydgoszcz, tel. (0-52) 341 57 86
Kielce, tel. (0-41) 361 64 89
Białystok, tel. (0-85) 676 02 22
Toruń, tel. (0-56) 622 55 83, 621 07 57

Design: Elżbieta Ożańska

Biuro Podróży w Warszawie
ul. Chmielna 106, 00-801 Warszawa
tel. (0-22) 474 46 69, 474 18 81
http://www.naturatour.pl/